ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 3301
Ημερομ. Κατάθεσης: 9/9/2022

Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον κ. Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Θέμα: Απόψεις του ΤΕΕΤΑΚ για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Παράκαμψης Χανίων-Ρεθύμνου-Ηρακλείου του ΒΟΑΚ»

Ο Βουλευτής του ΜέΡΑ25 Νομού Ηρακλείου, Γεώργιος Λογιάδης, καταθέτει ως αναφορά την επιστολή του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Τμήματος Ανατολικής Κρήτης και τις σημαντικές παρατηρήσεις του.

Η επιστολή αναφέρει ότι μέχρι και σήμερα δεν υπήρξε πρόσβαση στον πλήρη φάκελο της μελέτης, όπως αυτός θα ήταν σύμφωνος με τα παραδοτέα των μελετών βάση της κείμενης νομοθεσίας ως εκ τούτου οι απόψεις και αξιολογήσεις της ΔΕ του ΤΕΕΤΑΚ δεν είναι πλήρεις, καθόσον βασίστηκαν στα παρεχόμενα στοιχεία στο σύνδεσμο https://drive.google.com/file/d/1LCeOAT1MxI6GsVqgCsWHYKtrB0EQUBPd/view?usp=sharing.

Επισυνάπτεται η επιστολή.

Παρακαλούμε για την απάντηση και τις ενέργειές σας και να μας ενημερώσετε σχετικά.

Ηράκλειο, 2/9/2022

Ο καταθέτων Βουλευτής

Γεώργιος Λογιάδης

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ
Πρεβελάκη & Γρεβενών
712 02, Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ.:2810-342.520,2810-341.455
E-mail: teetak@tee.gr,
ιστοσελίδα: www.teetak.gr

Ηράκλειο, 30/08/2022

Προς:

- Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας Γενική Δ/νση Περιβαλλοντικής Πολιτικής Δ/νση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙ.Π.Α.) k.nika@prv.ypeka.gr
- Πρόεδρο Περιφερειακού Συμβουλίου Κρήτης κ. Παύλο Μπαριτάκη baritakis@crete.gov.gr
- Αντιπεριφερειάρχης στον Τομέα Περιβάλλοντος κ. Νίκος Ξυλούρης njyloy@crete.gov.gr

Θέμα: Απόψεις της ΔΕ του ΤΕΕΤΑΚ για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου: «Παράκαμψη Χανίων - Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ», η οποία είναι σε διαβούλευση με φορέα έργου το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έως και τις 9.9.2022.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Τμήμα Ανατολικής Κρήτης ως θεσμοθετημένος σύμβουλος της Πολιτείας ασχολήθηκε με τη ΜΠΕ του έργου «Παράκαμψη Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου του ΒΟΑΚ» για τη συμμετοχή του στη διαβούλευση ως ορίζει η σχετική νομοθεσία μέχρι τις 9.9.20222.

Τα σχετικά αρχεία του τεύχους της ΜΠΕ μαζί με τα συνοδευτικά σχέδια, χάρτες, έγγραφα και υπομνήματα αποκτήθηκαν από το σύνδεσμο που αναρτήθηκε δημόσια στην ιστοσελίδα της Περιφέρειας Κρήτης στις 1.8.2022.

Πρέπει όμως να τονιστεί ότι μέχρι και σήμερα **δεν** υπήρξε πρόσβαση στον πλήρη φάκελο της μελέτης, όπως αυτός θα ήταν σύμφωνος με τα παραδοτέα των μελετών βάση της κείμενης νομοθεσίας (δηλαδή ... στις τεχνικές εκθέσεις των συγκοινωνιακών μελετών, Π/Υ κατασκευής του έργου, έλεγχο οδικής ασφάλειας, προμελέτη αποχέτευσης – αποστράγγισης των ομβρίων, προμελέτη των τεχνικών με έλεγχο της υδραυλικής επάρκειάς τους, οριστική γεωλογική μελέτη, γεωτεχνικές μελέτες και έρευνες, εκπόνηση κυκλοφοριακού μοντέλου και προμελέτες των Η/Μ έργων), ως εκ τούτου οι απόψεις και αξιολογήσεις της ΔΕ του ΤΕΕΤΑΚ δεν είναι πλήρεις, καθόσον βασίστηκαν στα παρεχόμενα στοιχεία στο σύνδεσμο
https://drive.google.com/file/d/1LCeOAT1MxI6GsVqgCsWHYKtrB0EQUBPd/view?usp=sharing

Παρακάτω σας αναγράφουμε εν συντομία τις απόψεις της ΔΕ του ΤΕΕΤΑΚ έπειτα από την συνεδρίαση η οποία πραγματοποιήθηκε στις 29.8.2022 σχετικά με την παράκαμψη Ηρακλείου[1] (τμήμα που αφορά στη ΜΠΕ εντός ΠΕ Ηρακλείου- Λινοπεράματα έως Γούρνες) για να τις λάβετε υπόψη:

[1] Η ΜΕ ασχολήθηκε μόνο με τα τμήματα που αφορούν την περιοχή αρμοδιότητας του ΤΕΕ-Τμ. Ανατολικής Κρήτης δηλαδή το τμήμα παράκαμψης Ηρακλείου.

1. Γενικά στοιχεία για το έργο

Το υπό μελέτη έργο αφορά στην κατασκευή και λειτουργία **επί μέρους τμημάτων του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) από Χανιά έως Ηράκλειο** των Περιφερειακών Ενοτήτων (Π.Ε.) Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου, <u>τα οποία έχουν ήδη αναβαθμισθεί και λειτουργούν ως αυτοκινητόδρομος.</u> Αφορά δηλαδή σε υφιστάμενα και εν κυκλοφορία τμήματα στα οποία εξετάζονται οι παρακάμψεις – συνδέσεις αυτών με τις πόλεις που γειτνιάζουν ή διέρχονται εντός τους όπως στην περίπτωση του Ηρακλείου.

Πρόκειται για οδικό έργο με τετράιχνη διατομή πλάτους 21,50m και 18m (μόνο για την παράκαμψη Ρεθύμνου) χωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις.
Η τυπική διατομή του ΒΟΑΚ σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο της προμελέτης, αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3.50m, οι οποίες ακολουθούνται από δύο (αριστερά και δεξιά) λωρίδες καθοδήγησης πλάτους 0.25m η κάθε μία. Χωροθετείται επίσης μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση, πλάτους 2.25m. Ο διαχωρισμός των κατευθύνσεων της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με κεντρική νησίδα με αμφίπλευρο στηθαίο τύπου NJ με συνολικό εύρος 2.50m. Το συνολικό πλάτος του οδοστρώματος χωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις είναι 21.50m.

Στα τμήματα αυτά μελετώνται επί μέρους επεμβάσεις βελτίωσης της λειτουργικότητάς τους και μελετάται στο σύνολο η λειτουργία τους από κοινού και σε συνέχεια με τα άλλα οδικά τμήματα του ΒΟΑΚ.
Το υπό μελέτη έργο περιλαμβάνει τρία (3) τμήματα:

- Την παράκαμψη Χανίων
- Την παράκαμψη Ρεθύμνου
- Την παράκαμψη Ηρακλείου.

Αναφορικά με την παράκαμψη Ηρακλείου, το τμήμα της παράκαμψης Ηρακλείου υπάγεται στην ΠΕ Ηρακλείου με μήκος περί τα 25,45 km, από το πέρας του τμήματος Σκαλέτα - Λινοπεράματα (Χ.Θ. 120+136), ενώ το τέλος του βρίσκεται στα δυτικά του τμήματος Γούβες-Χερσόνησος (Χ.Θ. 145+584).

Στην περιοχή του ΠΕ Ηρακλείου προβλέπεται επιπλέον η ανάπτυξη του ΑΚ ΠΑ.Γ.Ν.Η. καθώς και Οδός σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η. με μήκος κύριας οδού περί τα 1,2 km επί της οποίας προβλέπονται δύο ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι καθώς και παράπλευρο δίκτυο για την αποκατάσταση της εκατέρωθεν επικοινωνίας με τα αγροτεμάχια. Σημειώνεται πως για το προαναφερόμενο έργο σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η. (ΑΚ και οδός) είχε εκπονηθεί ΜΠΕ (Περιφέρεια Κρήτης, Απρίλιος 2020) τα πορίσματα της οποίας ελήφθησαν υπόψη κατά τη σύνταξη της παρούσας προκειμένου η αδειοδότηση των εν λόγω έργων να γίνει από κοινού με τις εργασίες επί των προαναφερόμενων παρακάμψεων Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου.

Ειδικότερα:

Το τμήμα ξεκινά από την περιοχή των Λινοπεραμάτων, διέρχεται νότια της περιοχής του Γαζίου και βόρεια της Πανεπιστημιούπολης Ηρακλείου και του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Ηρακλείου. Συνεχίζει εντός του αστικού ιστού της πόλης του Ηρακλείου νότια των Πολεοδομικών Ενοτήτων Θερίσσου, Μασταμπά, Ατσαλένιου, Μπεντεβή, Κατσαμπά και Νέας Αλικαρνασσού και βόρεια των Πολεοδομικών Ενοτήτων Μεσαμπελιές – Φορτέτσα και Αγίου Ιωάννη.
Από τη Χ.Θ. 134+140 μέχρι τη Χ.Θ. 135+350 νότια της οδού βρίσκεται η Βιομηχανική Περιοχή Ηρακλείου ενώ βόρεια βρίσκεται ο Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης». Από την Χ.Θ. 120+250 μέχρι την Χ.Θ. 121+050 το υπό μελέτη έργο διέρχεται από το Καταφύγιο Άγριας Ζωής (ΚΑΖ) Αλμυρού Ποταμού – Κέρης (Κ705). Στη Χ.Θ. 120+425 υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος Λινοπεραμάτων που εξυπηρετεί την περιοχή της Ροδιάς που βρίσκεται νότια του άξονα, τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις της περιοχής τις εγκαταστάσεις του εργοστασίου της ΔΕΗ και το δυτικό παραλιακό μέτωπο της περιοχής του Γαζίου. Στη Χ.Θ. 122+600 υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος Γαζίου που συνδέει τον ΒΟΑΚ προς Βορά με την

ομώνυμη περιοχή και το δυτικό παραλιακό μέτωπο του Ηρακλείου,προς νότο με την παλαιά Εθνική οδό Ηρακλείου – Ρεθύμνου, τα Ανώγεια και τις περιοχές της ενδοχώρας της Π.Ε. Ηρακλείου.
Ακόμη, στη Χ.Θ. 127+000 υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος της Μεσσαράς (Γιόφυρου) που συνδέει τον ΒΟΑΚ με τη δυτική είσοδο της πόλης του Ηρακλείου, με τον άξονα Ηράκλειο - Μοίρες την περιοχή του Πανεπιστημίου και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο. Στη Χ.Θ. 127+800 υπάρχει ο ισόπεδος κόμβος της Φοινικιάς που συνδέει τον ΒΟΑΚ με την βιοτεχνική περιοχή της Φοινικιάς και τις νότιες συνοικίες της πόλης του Ηρακλείου, ο οποίος συμβάλει στην εξυπηρέτηση της περιοχής και στην αποσυμφόρηση των πολύ επιβαρυμένων κόμβων της Μεσσαράς και Κνωσσού. Στη συνέχεια, στη Χ.Θ. 130+500 υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος Παπαναστασίου (Κνωσσού) που συνδέει τον ΒΟΑΚ με το κέντρο του Ηρακλείου, την Κνωσσό και το Βενιζέλειο Νοσοκομείο. Στη Χ.Θ. 132+600 υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος του Κατσαμπά που συνδέει τον ΒΟΑΚ με την ανατολική είσοδο της πόλης του Ηρακλείου, το λιμάνι του Ηρακλείου, την βιομηχανική περιοχή Ηρακλείου και τον άξονα Ηράκλειο - Βιάννος. Τέλος. στη Χ.Θ. 133+900 υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος του Αεροδρομίου που συνδέει τον ΒΟΑΚ με το αεροδρόμιο του Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης».
Προχωρώντας προς τα ανατολικά, η χάραξη συνεχίζει στη Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού του Δήμου Ηρακλείου, περνάει νότια από τον οικισμό Καρτερού και στη συνέχεια διασχίζει τη Δ.Ε Γουβών. Από την Χ.Θ. 136+870 μέχρι την Χ.Θ. 137+670 το υπό μελέτη τμήμα διέρχεται από τον αρχαιολογικό χώρο της Αμνισσού. Στη Χ.Θ. 137+800 υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος Καρτερού, που αναπτύσσεται σε δύο ημικόμβους και συνδέει τον ΒΟΑΚ νότια με την Παλαιά Εθνική Οδό και βόρεια με την παραλία του Καρτερού και την περιοχή βόρεια του ΒΟΑΚ.
Η κύρια οδός σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η. αρχίζει (ΧΘ 0+000) μετά την διαμόρφωση του νέου ανισόπεδου κόμβου Β.Ο.Α.Κ – ΠΑ.Γ.Ν.Η., ακολουθεί πορεία από βορρά προς νότο και καταλήγει (ΧΘ. 1+201) πλησίον του ΠΑ.Γ.Ν.Η. επί της επαρχιακής οδού 7 (Ηράκλειο – Γιοφυράκια) με την διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (ΙΚ2). Περί την Χ.Θ. 0+880 παρεμβάλλεται ένας ισόπεδος κυκλικός κόμβος (ΙΚ1) για την αποκατάσταση της σύνδεσης με το Πανεπιστήμιο.

Το έργο ΣΥΝΟΛΙΚΑ αφορά στην αναβάθμιση των υφιστάμενων ολοκληρωμένων τμημάτων του ΒΟΑΚ (Παράκαμψη Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου) συνολικού μήκους 40,15 km καθώς και στην οδό σύνδεσης του Β.Ο.Α.Κ με το ΠΑ.Γ.Ν.Η. με μήκος κύριας οδού περί τα 1,2 km, στα οποία προβλέπονται οι ακόλουθες επεμβάσεις:

1. Πλήρης αποκατάσταση της ασφάλτου και προσαρμογή βάσης-υπόβασης σε όλο το μήκος του εξεταζόμενου τμήματος του ΒΟΑΚ και κατασκευή ορθογωνικής τάφρου όπου απαιτείται σύμφωνα με τις προτεινόμενες διατομές. Η υψομετρική διαφοροποίηση του υφιστάμενου οδοστρώματος σε σχέση με τις διατομές της μελέτης εκτιμάται από ±0,00 έως ±0,50 μ.
2. Στα υπό μελέτη οδικά τμήματα προβλέπονται δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση (πλάτους 3.50m) με διαχωρισμένη επιφάνεια κυκλοφορίας (κεντρική νησίδα τύπου New Jersey) και κατ' αρχή η κατασκευή ΛΕΑ (πλάτους 2.25m + 0.25m εξωτερική λωρίδα καθοδήγησης), σύμφωνα με τη τυπική διατομή. Ειδικά για το τμήμα παράκαμψης Ρεθύμνου έγινε αλλαγή της τυπικής διατομής με την προτεινόμενη διατομή να αποτελείται από -Διαχωρισμένο οδόστρωμα με στηθαίο ασφαλείας πλάτους 2,50m (στο πλάτος αυτό περιλαμβάνεται και η απόσταση ασφαλείας μεταξύ όψης του στηθαίου ασφαλείας της κεντρικής νησίδας και άκρου εσωτερικής λωρίδας κυκλοφορίας), το οποίο μπορεί να μειωθεί σε 1,50m, - Εσωτερική λωρίδα καθοδήγησης πλάτους 0,50m, -Εσωτερική λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,25m, - Εξωτερική λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,50m, -Εξωτερική λωρίδα καθοδήγησης πλάτους 0,50m, - Πλευρική διαμόρφωση πλάτους 1,50m. Στις θέσεις των Ανισόπεδων Κόμβων, σε όσο μήκος κατασκευάζεται λωρίδα επιτάχυνσης – επιβράδυνσης, διακόπτεται η ΛΕΑ.
3. Τοίχοι αντιστήριξης συνολικού μήκους περί τα 2km με το μέσο ύψος τους να κυμαίνεται από 0,8 έως 4,7m.
4. Επεμβάσεις σε 44 υφιστάμενα τεχνικά

5. Κατασκευή αγωγού συλλογής όμβριων, με φρεάτια υδροσυλλογής ανά τακτά διαστήματα, στην κεντρική νησίδα. Συνολικά προβλέπονται περί τα 21km αγωγών διαμέτρου 400, 600, 800 και 1.000 mm.
6. Κατασκευή τάφρου ορθογωνικής διατομής στα όρια της οδού συνολικού μήκους περί τα 29km.
7. Τα υφιστάμενα στηθαία ασφαλείας σε όλο το μήκος της οδού αντικαθίστανται και συμπληρώνονται ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των σύγχρονων κανονισμών.
8. Οι κλίσεις των πρανών σε θέσεις ορυγμάτων μεγάλου ύψους, πρέπει να επαναπροσδιοριστούν μετά από γεωλογική και γεωτεχνική μελέτη.
9. Σε πολλά σημεία υπάρχουν ισόπεδες διαβάσεις για την πρόσβαση σε παρόδιες ιδιοκτησίες, οι οποίες επιφέρουν σημαντική μείωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας του ΒΟΑΚ, και επομένως πρέπει να καταργηθούν ενώ θα εξεταστεί η εξασφάλιση της πρόσβασής τους μέσω παράπλευρου οδικού δικτύου.
10. Επίσης, καθώς σε αρκετά σημεία υπάρχουν είσοδοι-έξοδοι απευθείας στον ΒΟΑΚ, οι οποίες επιφέρουν σημαντική μείωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας του αυτοκινητοδρόμου και δεν επιτρέπονται, επομένως πρέπει να καταργηθούν. Στα σημεία αυτά θα εξεταστεί η δυνατότητα εξασφάλισης της πρόσβασής τους μέσω παράπλευρου οδικού δικτύου.
11. Θέσπιση ορίων ταχύτητας όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού δεν επαρκούν για την επιτρεπόμενη ταχύτητα των 120 km/h (Παράκαμψη Ηρακλείου) και 110 km/h (Παράκαμψη Ρεθύμνου) στα τμήματα των παρακάμψεων Ηρακλείου και Ρεθύμνου.
12. Προτείνεται η κατάργηση της διαμόρφωσης εισόδου-εξόδων στην περιοχή της Φοινικιάς. Η εξυπηρέτηση της κίνησης θα γίνεται από τους ήδη υφιστάμενους κόμβους (ο πλησιέστερος είναι ο ΑΚ Μεσσαράς σε απόσταση 800 μ.), ή με ταυτόχρονη δημιουργία παράπλευρου οδικού δικτύου από τον αρμόδιο ΟΤΑ, το οποίο θα γεφυρώνει τον ποταμό τόσο βόρεια όσο και νότια του ΒΟΑΚ.
13. Κατασκευή παράπλευρου δικτύου λαμβάνοντας υπόψιν τα επικίνδυνα σημεία που έχουν εντοπισθεί.
14. Κατασκευή Κόμβου ΠΑΓΝΗ περί τη Χ.Θ. 124+500 και Ανισόπεδου Κόμβου Ανώπολης περί τη Χ.Θ. 141+900 (ΑΕΠΟ Α.Π. οικ. 28479/15.06.2017)
15. Νέα πρόσβαση προς το Πανεπιστήμιο Κρήτης, το Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Ηρακλείου (ΠΑ.Γ.Ν.Η.), το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (Ι.Τ.Ε.) και τους γύρω οικισμούς (Βούτες, Γιοφυράκια, Άγιοι Θεόδωροι) με μήκος κύριας οδού περί τα 1,2 km επί της οποίας προβλέπονται δύο ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι καθώς και παράπλευρο δίκτυο για την αποκατάσταση της εκατέρωθεν επικοινωνίας με τα αγροτεμάχια.

2. Ειδικά ζητήματα- παρατηρήσεις

2.1. Ο ΒΟΑΚ λειτουργεί σήμερα ως ο ΒΑΣΙΚΟΣ περιφερειακός δρόμος εξυπηρέτησης τόσο εξωαστικών όσο και εσωαστικών μετακινήσεων, ως εκ τούτου η κυκλοφορία σε αυτόν επηρεάζει (και επηρεάζεται από τις) δημοτικές ενότητες Γαζίου (Δ. Μαλεβιζίου), Ηρακλείου και Νέας Αλικαρνασσού (Δ. Ηρακλείου) και Γουβών (Δ. Χερσονήσου) και το αστικό οδικό τους δίκτυο, **γεγονός που δεν μπορεί να παραβλέπεται κατά το σχεδιασμό των παρακάμψεων αυτού.** Το ζήτημα καταδεικνύεται και από την παρουσίαση των εκτιμώμενων φόρτων ΕΜΗΚ & Θερινής με φόρτο πέριξ του ΠΣΗ που είναι υπερτριπλάσιος των αντίστοιχων τμημάτων σε Χανιά και Ρέθυμνο.
Το κυκλοφοριακό μοντέλο της προμελέτης οδοποιίας και ως εκ τούτου οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επερχόμενων αλλαγών **οφείλουν να συνεξετάσουν τις επιπτώσεις της διαχείρισης των παρακάμψεων και δη των συνδέσεων του ΒΟΑΚ με το αστικό οδικό δίκτυο του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος Ηρακλείου**, οφείλει δε να λάβει υπόψη **ΚΑΙ τις κρίσιμες παραμέτρους** που θα αλλάξουν τα δεδομένα του μέλλοντος στην περιοχή όπως:

- Η μετακίνηση του αερολιμένα Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης από την Αλικαρνασσό στο Καστέλι,
- Η μελλοντική ανάπτυξη του χώρου που σήμερα βρίσκεται χωροθετημένος ο αερολιμένας Ηρακλείου καθώς και η ΖΟΑ1 – περιοχή κατάλληλη για αναζήτηση ΠΕΡΠΟ (ΦΕΚ 405/ΑΑΠ/2007),

- Η μελλοντική αλλαγή χρήσης της περιοχής των Λινοπεραμάτων με την κατάργηση λειτουργίας του υποσταθμού ΔΕΗ,
- Η θέση και μελλοντική διαχείριση των οργανωμένων υποδοχέων εμπορικών, βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων (ΒΙΠΕ Αλικαρνασσού, ΒΙΟΠΑ Φοινικιάς και των λοιπών 11 περιοχών όπως καθορίστηκαν με την Απόφαση 22292/4915/1999 (ΦΕΚ 1768/Β/1999) των Υπουργών Ανάπτυξης και ΠΕΧΩΔΕ),
- Η θέση και η μελλοντική χωροθέτηση μονάδων επεξεργασίας αποβλήτων και λυμάτων και η θέση των χώρων ανακύκλωσης,

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό 1315/2013 αρ. 19 «κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν οδικές συνδέσεις δίδεται προτεραιότητα [...] ε) στο μετριασμό της συμφόρησης στις υφιστάμενες οδούς» και αυτό θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη τόσο στην προμελέτη οδοποιίας όσο και στην υπό εξέταση ΜΠΕ.

Επιπρόσθετα με δεδομένο ότι ο ΒΟΑΚ- ως έχει σήμερα αλλά και ως προβλέπεται να λειτουργεί με βάση την υπό διαβούλευση ΜΠΕ- **ΔΙΧΟΤΟΜΕΙ** την πόλη του Ηρακλείου (στο μεγαλύτερο εξεταζόμενο μήκος του διασχίζει περιοχές που είτε έχουν εγκεκριμένη πράξη εφαρμογής του σχεδίου πόλης είτε είναι προς πολεοδόμηση), θα έπρεπε να εξετάζεται ως ΠΡΩΤΗ και βασική λύση σε επίπεδο προμελέτης οδοποιίας η (έστω και κατά τμήματα) **ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ αυτού** του άξονα για το αμιγώς αστικό τμήμα (ήτοι από τον Α/Κ Γαζίου ώς και τον Α/Κ Κατσαμπά) για την ελάττωση της περιβαλλοντικής και κυκλοφοριακής όχλησης και για την πολεοδομική αναβάθμιση της πόλης, **ενώ θα έπρεπε να συνεξετάζονται ΚΑΙ οι παλαιές εναλλακτικές λύσεις** (ευρείες παρακάμψεις) που προέκυψαν από την αναγνωριστική μελέτη της παράκαμψης του Ηρακλείου συναξιολογώντας αυτή τη φορά τις πολεοδομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου καθώς και την ύπαρξη του Αρχ. Χώρου της Κνωσού.

Θεωρούμε εξαιρετικά σημαντική την επισήμανση στο έγγραφο απόψεων του ΟΑΚ Α.Ε. που αναφέρει σαφώς ότι « *ο Δήμος Ηρακλείου έχει πληθυσμό με την απογραφή του 2021 (ΕΛΣΤΑΤ)* ***177.064 κατοίκους****, ενώ την δεκαετία* ***του 1970 οπότε σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε ο νότιος κλάδος της παράκαμψης Ηρακλείου είχε πληθυσμό ~84.304 κατοίκους*** *με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (r) περί το 1,5% συνολικά για την περίοδο 1970 – 2021*».

Σε κάθε περίπτωση η παρούσα προμελέτη οδοποιίας - εφόσον δεν προχώρησε σε όλα τα ανωτέρω - θα όφειλε να αναπτύσσει έστω και σήμερα ένα ΠΛΗΡΕΣ, ασφαλές και λειτουργικό παράπλευρο οδικό δίκτυο με ασφαλείς συνδέσεις με το αστικό οδικό δίκτυο για να μην μετακυλίονται τα προβλήματα που διαφαίνονται και θα απαιτήσουν περαιτέρω μελέτες και έργα για αποκαταστάσεις συνδέσεων στις πόλεις όπου διέρχεται.

Είναι κρίσιμο ακόμα **πριν** την οποιαδήποτε συζήτηση και μελέτη για το παράπλευρο δίκτυο και την αναβάθμιση ή κατάργηση κρίσιμων κόμβων, να ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΕΙ η απόφαση που διαφαίνεται ότι έχει ληφθεί για την τοποθέτηση **διοδίων** στον μελλοντικό παραχωρησιούχο, και η θέση αυτών, καθώς η επιρροή της επί πληρωμή διέλευσης από τον ΒΟΑΚ θα επιβαρύνει **καθοριστικά** το σύνολο του αστικού δικτύου του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου αλλά ΚΑΙ το επαρχιακό οδικό δίκτυο και τότε θα κληθούν οι ΟΤΑ να πράξουν εκτενή και κοστοβόρα έργα αποκατάστασης των ανωτέρω επιπτώσεων.

2.2. Το ΤΕΕ-ΤΑΚ – όπως δυστυχώς επιβεβαιώνεται ΚΑΙ το σύνολο των φορέων συμπεριλαμβανομένων και των ΟΤΑ Α και Β βαθμού όπου χωροθετείται η περιοχή επέμβασης- **καλείται και πάλι** να γνωμοδοτήσει επί της ΜΠΕ **χωρίς να έχει πρότερα λάβει γνώση και να έχει ζητηθεί η συνδρομή του επί της Προμελέτης Οδοποιίας**, άρα είναι η πρώτη φορά που λαμβάνει γνώση για στοιχεία **χάραξης** των υπό εξέταση παρακάμψεων, για στοιχεία **διαχείρισης και ανάπτυξης** των υπό εξέταση και αναβάθμιση Α/Κ, για **στοιχεία κατάργησης** υφιστάμενων Α/Κ. Αυτή όμως είναι η μοναδική ευκαιρία που έχουμε ως φορείς να εκφέρουμε την γνώμη μας και αυτή θα εκμεταλλευτούμε, οπότε

στην πράξη θα ασχοληθούμε με τον `όλο` σχεδιασμό του έργου και παράλληλα με τις επιπτώσεις του σε περιβαλλοντικό επίπεδο.
Ωστόσο είναι απορίας άξιο το ότι για μία ακόμη φορά αποφασίζονται σε κλειστές θύρες λύσεις που θα αλλάξουν **σημαντικά το κυκλοφοριακό τοπίο** στον αστικό και εξωαστικό ιστό στην 4η μεγαλύτερη πόλη στην Ελλάδα και οι φορείς – συμπεριλαμβανομένου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, του Δήμου Ηρακλείου, του Δήμου Μαλεβιζίου, του Δήμου Χερσονήσου, της Περιφέρειας Κρήτης και του ΟΑΚ που κατασκεύασε μεγάλο μέρος των υπό συζήτηση παρακάμψεων, του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου, του Αεροδρομίου Ηρακλείου - καλούνται να διαβουλευθούν επί των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ΜΟΝΟ, **θεωρώντας δεδομένη την τεχνική λύση**, όταν την ίδια στιγμή για την λήψη απλών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (απλή απαγόρευση στάθμευσης, προσθήκη ΣΤΟΠ σε συμβολή οδών, προσθήκη απλής διάβασης πεζών) απαιτείται ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ υποχρεωτικά και εκ του νόμου μία χρονοβόρα και εκτενής διαβούλευση σε τοπικά συμβούλια, επιτροπές διαβούλευσης και ποιότητας ζωής, δημοσίευση στοιχείων στον ημερήσιο Τύπο και στις ιστοσελίδες των ΟΤΑ κ.α. Είναι φανερή η διαφορετικότητα που επιφυλάσσει η κεντρική διοίκηση για τον εαυτό της, η οποία μάλιστα γίνεται και έντονα προβληματική, όταν η προτεινόμενη λύση δημιουργεί ζητήματα τα οποία θα κληθούν να χειριστούν- επιλύσουν εκ των υστέρων άλλοι φορείς.

3. Ειδικά ζητήματα- Σχετικά με την αναβάθμιση και κατάργηση των μελετώμενων Α/Κ

3.1. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο Λινοπεραμάτων περί τη Χ.Θ. 120+425:

Ο υφιστάμενος Α/Κ εξυπηρετεί σημαντικά τόσο την ενδοχώρα του Δ. Μαλεβιζίου όσο και τη μονάδα της ΔΕΗ στα Λινοπεράματα, και τις ξενοδοχειακές μονάδες που αναπτύσσονται παραθαλάσσια στην περιοχή της Αμμουδάρας. Σήμερα λειτουργεί ικανοποιητικά χωρίς καθυστερήσεις και η ρύθμιση προτεραιότητας γίνεται με πινακίδες STOP. Από την προμελέτη οδοποιίας δεν προκύπτει καμία ουσιαστική αλλαγή πέραν της αναμόρφωσης των λωρίδων επιτάχυνσης- επιβράδυνσης και της προσθήκης φωτεινής σηματοδότησης.
→ Σημειώνεται ότι με βάση την υφιστάμενη γεωμετρία προκύπτει **ότι δύναται να εξεταστεί η δυνατότητα αντικατάστασης της υπό Φ/Σ διασταύρωσης στα δυτικά (δυτικός ΙΚ) με κυκλικό κόμβο καθώς και δυνητικά ο ανατολικός ΙΚ,** και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται ως εναλλακτικές. Σε αντιστοιχία δηλαδή με την πρόταση για την αναβάθμιση του ΑΚ Γαζίου.
→ Σημειώνεται επιπλέον ότι κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί η ανάπτυξη **πλήρους παράπλευρου δικτύου** από τον Αλμυρό ποταμό έως τον επόμενο ΑΚ (ΑΚ Γαζίου) και η σύνδεση αυτού με το αστικό δίκτυο.

3.2. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο Γαζίου περί τη Χ.Θ. 122+600:

Ο υφιστάμενος Α/Κ εξυπηρετεί σημαντικά τόσο την ενδοχώρα του Δ. Μαλεβιζίου όσο και την πόλη του Γαζίου και της Αμμουδάρας. Καθοριστική είναι η χρήση του για την προσέγγιση του οικισμού των Ανωγείων και των γειτονικών του, καθώς και των αθλητικών εγκαταστάσεων στο Σκαφιδαρά και εμπορικών επιχειρήσεων αναψυχής που συγκεντρώνουν αύξηση της νυχτερινής κυκλοφορίας με αιχμές που κατά κανόνα συνοδεύεται με επικίνδυνη οδήγηση λόγω μέθης. Από την προμελέτη οδοποιίας δεν προκύπτει καμία ουσιαστική αλλαγή πέραν της αναμόρφωσης των λωρίδων επιτάχυνσης-επιβράδυνσης, ενώ προβλέπεται η κατασκευή δύο κόμβων κυκλικής κίνησης.
→ Δεν υπάρχει κάποια ειδική παρατήρηση αντιθέτως αναμένεται η κατασκευή των δύο νέων κυκλικών κόμβων σε αντικατάσταση της φωτεινής σηματοδότησης με δεδομένο μάλιστα ότι ο βόρειος ΙΚ εισόδου προς το Γάζι δίνει πλήθος τροχαίων συγκρούσεων λόγω παραβίασης της ΦΣ.
→ Κρίνεται σκόπιμο να επιλυθεί στην παρούσα **φάση η σύνδεση του υπό εξέταση βόρειο-ανατολικού Κ3 με το αστικό οδικό δίκτυο** όπως προβλέπεται από το ρυμοτομικό ενώ θα πρέπει να ληφθεί υπόψη **η μελέτη ανάπλασης της Ελ. Βενιζέλου** στο Γάζι και η προβλεπόμενη διατομή της για να γίνει κατάλληλη συναρμογή με τον υπό εξέταση Κ3.

→ Κρίνεται επίσης σκόπιμο να αποσαφηνιστεί ο λόγος που δημιουργείται επιπλέον κλάδος εξόδου στην κατεύθυνση Αμμουδάρα- Ανώγεια στον βορειο-ανατολικό Κ3, ενώ η πρόσβαση φαίνεται να εξυπηρετείται ικανοποιητικά. Ο σχεδιασμός αυτός δυνητικά θα αυξήσει την ταχύτητα εξόδου σε ένα σημείο που έχει αυξημένη παραβατική συμπεριφορά σε επίπεδο οδικής ασφάλειας.

3.3. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο ΠΑΓΝΗ περί τη Χ.Θ. 124+500 και τη νέα οδό πρόσβασης προς το Πανεπιστήμιο Κρήτης, το ΙΤΕ, τους γύρω οικισμούς:

Σύμφωνα με τη μελέτη που είναι σε γνώση μας ενώ το νότιο τμήμα του κόμβου είναι λειτουργικό, στο βόρειο τμήμα (το οποίο είναι και περιοχή που εκπονείται πολεοδομική μελέτη) η λύση είναι μη κατανοητή, καθόσον ο δημιουργούμενος κόμβος δεν δίνει πρόσβαση προς βορά, παρά μόνο στον νότο. Μάλιστα η ταυτόχρονη κατάργηση δύο Κ/Δ , αποκόπτει πλήρως την επικοινωνία των δύο πλευρών.

→ Αναμένεται να συμβάλλει σημαντικά στην εξυπηρέτηση των ανωτέρω δομών (ΠΑΓΝΗ, Πανεπιστήμιο, ΙΤΕ κ.α.) αλλά κρίνεται **σκόπιμο να μελετηθεί ΑΜΕΣΑ σύνδεσή του με το βορρά,** με προσαρμογή στην πολεοδομική μελέτη και πλήρης ανάπτυξη παράπλευρου δικτύου με σύνδεση και του υφιστάμενου παράπλευρου δικτύου, καθώς η μη σύνδεσή τους με την παράλληλη κατάργηση των υφιστάμενων κάτω διαβάσεων θα δημιουργήσει σημαντικό πρόβλημα αποκοπής Βορρά- Νότου.

3.4. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο Μεσσαράς (Γιόφυρου) περί τη Χ.Θ. 127+000:

Ο υφιστάμενος Α/Κ εξυπηρετεί με ελλείψεις σημαντικό μέρος της ενδοχώρας του νομού Ηρακλείου καθώς και τις δομές ΠΑΓΝΗ, ΕΦΚΑ, ΙΤΕ, Πανεπιστήμιο Κρήτης, ΕΛΜΕΠΑ κ.α. Παρουσιάζει αυξημένους φόρτους κατά τις ώρες αιχμής και σημαντική επιβάρυνση στη λειτουργία του ΒΟΑΚ. Από την προμελέτη οδοποιίας προβλέπονται 3 εναλλακτικές λύσεις.

Η 1η εναλλακτική λύση περιλαμβάνει την επιμήκυνση των λωρίδων επιβράδυνσης- επιτάχυνσης ώστε να αποκτήσουν μήκος 250μ. με παράλληλη κατασκευή taper μήκους 60μ., προτείνεται κατάργηση της 2ης εξόδου από ΒΟΑΚ των κινουμένων από Ανατολάς προς Δυσμάς και της 1ης εισόδου στον ΒΟΑΚ των κινουμένων από Δυσμάς προς Ανατολάς, και κατασκευή 2 κυκλικών κόμβων επί της επαρχιακής Ηρακλείου- Φαιστού με εξωτερική διάμετρο δακτυλίου κυκλοφορίας 46μ.

Η 2η εναλλακτική λύση περιλαμβάνει την κατασκευή δύο τρισκελών κόμβων κυκλικής κίνησης, επί της ΕΟ «Ηρακλείου – Φαιστού». Με την πρόταση αυτή: α) Εξακολουθεί να υφίσταται το μικρό μήκος των υφιστάμενων λωρίδων επιβράδυνσης – επιτάχυνσης, αφού δεν υπάρχουν περιθώρια περεταίρω επιμήκυνσης. β) Εξακολουθεί να δημιουργείται σύγχυση με την ύπαρξη 2 εξόδων από ΒΟΑΚ των κινουμένων από Ανατολάς προς Δυσμάς και 2 εισόδων στον ΒΟΑΚ των κινουμένων από Δυσμάς προς Ανατολάς. γ) Η έκκεντρη χωροθέτηση των κυκλικών κόμβων ως προς τον άξονα της επαρχιακής οδού, καθιστά προβληματική την κίνηση ιδίως των κινουμένων από βορά προς νότο. δ) Η χωροθέτηση των κόμβων σε σχέση με τον άξονα της επαρχιακής οδού καθιστά επικίνδυνη την κίνηση στους κόμβους, καθώς εκτιμάται ότι τα οχήματα που θα κινούνται από νότο προς βορά, δεν θα μειώνουν την ταχύτητά τους. ε) Η εξωτερική διάμετρος του δακτυλίου κυκλοφορίας είναι 37 ή 40 μ., ενώ (για κυκλικούς κόμβους 2 λωρίδων κυκλοφορίας) κατά ΟΜΟΕ η ελάχιστη διάμετρος είναι 46 μ.

Η 3η εναλλακτική λύση περιλαμβάνει τη διατήρηση της υφιστάμενης μορφής του κόμβου με προσθήκη φωτεινής σηματοδότησης στους δύο ΙΚ εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ.

→ Σημειώνεται ότι η 3η προτεινόμενη λύση δεν αποτελεί επίλυση του σημαντικού σήμερα ζητήματος καθώς δεν θα επιλύσει τη συμφόρηση που παρατηρείται αντίθετα μπορεί δυνητικά να αυξήσει το μήκος της ουράς αναμονής επί του ΒΟΑΚ, μπορεί ωστόσο να εφαρμοστεί βραχυπρόθεσμα για επίλυση των πρωινών αιχμών με σύστημα έξυπνης σηματοδότησης που θα λαμβάνει δεδομένα μέσω αισθητήρων από το σύνολο των κλάδων εισόδου.

→ Μεταξύ 1ης και 2ης εναλλακτικής λύσης (αποδεκτές αμφότερες) γίνεται αντιληπτό γιατί η 1η λύση μπορεί να είναι φαινομενικά προτιμητέα με δεδομένο ότι οι δύο Κ3 παρουσιάζουν καλύτερη γεωμετρία και αποτρέπεται η σύγχυση επιλογής εξόδου, ωστόσο κατά την γνώμη μας **προτιμητέα είναι η 2η λύση** καθόσον με αυτήν σημαντικός όγκος της κυκλοφορίας με προορισμό το Παγκρήτιο Στάδιο, την περιοχή

του Γιόφυρου, της περιοχής πέριξ της 62 Μαρτύρων, της περιοχής πλησίον της παραλιακής Ηρακλείου, αλλά και μέρος των μετακινούμενων προς την ανατολική πλευρά της Αμμουδάρας και της περιοχής Αγ. Μαρίνα Τσαλικάκι, **απεμπλέκεται** από την είσοδό του στο νέο Κ3 (βόρεια), και αντίστοιχα στη ράμπα εξόδου προς Μοίρες εισέρχεται μειωμένος όγκος κυκλοφορίας (με δεδομένη και την κατασκευή του νέου κόμβου ΠΑΓΝΗ) και ως εκ τούτου θα περιορίζονται και οι ουρές αναμονής επί του ΒΟΑΚ.
Επιπρόσθετα εφόσον ο προβλεπόμενος ΑΚ τελικώς αναλάβει το φόρτο του υπό κατάργηση κόμβου της Φοινικιάς είναι σημαντικό να διατηρήσει το ίδιο πλήθος εισόδων – εξόδων (εναλλακτική 3) με παράλληλη ΠΛΗΡΗ αποκατάσταση του παράπλευρου δικτύου που θα κληθεί να 'σηκώσει' έναν αυξημένο όγκο βαρέων οχημάτων με προορισμό την ευρύτερη περιοχή Φοινικιάς, Μαλάδων.

3.5. Σχετικά με τον Κόμβο Φοινικιάς περί τη Χ.Θ. 127+800:

Ο υφιστάμενος κόμβος είναι προβληματικός και η προμελέτη οδοποιίας προτείνει την **κατάργησή** του χωρίς να εξετάζει καμία εναλλακτική και χωρίς να επιλύει τη σύνδεση της περιοχής της Φοινικιάς με τον υπό αναβάθμιση κόμβο Μεσσαράς.
Σήμερα η σύνδεση της περιοχής της ΠΕ 35 Φοινικιάς και μεγάλου τμήματος της ενδοχώρας της Π.Ε. Ηρακλείου, με το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Ηρακλείου (το λιμάνι, το αεροδρόμιο, τον ΒΟΑΚ κλπ) γίνεται μέσω της επαρχιακής οδού αρ. 27 Ηράκλειο _Κανλί Καστέλι (Μαλάδες, Προφήτης Ηλίας, Κυπαρίσι κλπ). Από πρόσφατες (Ιούνιος 2022) κυκλοφοριακές μετρήσεις η συνολική ΜΕΑ ανά ώρα στην οδό είναι 800 ΜΕΑ/h. Η σύνδεση της περιοχής με το βασικό οδικό δίκτυο, αποτελεί αντικείμενο ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού, ο οποίος λόγω του συνεχώς αυξανόμενου φόρτου θα έπρεπε να είχε γίνει `χθες`.
→ **Δεν μπορεί να είναι αποδεκτό, η μελέτη των παρακάμψεων του ΒΟΑΚ στην περιοχή, απλά να προσπερνά το θέμα, επικαλούμενη την απαίτηση νέων τεχνικών γεφύρωσης του ποταμού και μετακυλίοντας ουσιαστικά το πρόβλημα στους ΟΤΑ. Και είναι απολύτως απαράδεκτο 'απλώς' να προτείνεται η κατασκευή παράπλευρου οδικού δικτύου για την εξυπηρέτηση των κινουμένων προς την Φοινικιά.**
Βασικοί προβληματισμοί που προκύπτουν σχετικά είναι:

- Ποιος θα κατασκευάσει το παράπλευρο δίκτυο εφόσον δεν προβλέπεται στην παρούσα; Ο παραχωρησιούχος, ο Δήμος Ηρακλείου ή η Π.Ε. Ηρακλείου;
- Σε ποιο χώρο θα δημιουργηθεί το παράπλευρο δίκτυο; Σε χώρο αρμοδιότητας και ευθύνης του ΒΟΑΚ;
- Σε ποιο κόμβο θα γίνεται η συναρμογή του παράπλευρου δικτύου για την είσοδο έξοδο οχημάτων και σε τι μήκος θα χρησιμοποιείται αστικό τμήμα του δήμου;
- Σε ποιο αυτοκινητόδρομο σε αστική περιοχή (βλέπε ενδεικτικά Κηφισσός) δεν υπάρχει παράπλευρο δίκτυο με απ' ευθείας πρόσβαση στον αυτοκινητόδρομο;

→ Σημειώνεται ότι σήμερα έχουν υλοποιηθεί προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – σημάνσεις στην οδό Παπ. Σκουλά και στην Επαρχιακή οδό προς Μαλάδες- Φοινικιά εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ (από την Π.Ε. Ηρακλείου και τον Δήμο Ηρακλείου) για την κυκλοφοριακή ρύθμιση με γνώμονα την ασφάλεια των κινουμένων στην οδό.
→ **Πρότασή μας είναι να μελετηθεί η δυνατότητα νέου ΑΚ για την εξυπηρέτηση της περιοχής με δεδομένο τον όγκο κυκλοφορίας στην οδό και το πλήθος των οικισμών και επιχειρήσεων που συγκεντρώνει <u>αλλά και αναμένεται να συγκεντρώνει με την πολεοδόμηση και αναβάθμιση του ΒΙΟΠΑ</u> Φοινικιάς (που το ΤΕΕ-ΤΑΚ πρόσφατα ζήτησε),** εναλλακτικά να μελετηθεί άμεσα πλήρως το παράπλευρο δίκτυο σε συνδυασμό με τη γεφύρωση του ποταμού Γιόφυρου για εξυπηρέτηση απευθείας από τον ΑΚ Μεσσαράς και να μελετηθεί η πλήρης διάνοιξη της οδού Ευαρέστου- Παναγίας Μαλεβή μέχρι την οδό Μάνου Κατράκη. Παραθέτουμε συμπληρωματικά και ενισχυτικά προς το ανωτέρω (εναλλακτική) και την πρόταση του ΟΑΚ Α.Ε. που αναφέρει : «*Η πρόταση μας ως βέλτιση λύση μάλλον, αποτελεί ο συνδυασμός αναβάθμισης του Α/Κ Μεσσαράς , η μελέτη παράπλευρου δικτύου σύνδεσης με γεφύρωση του ποταμού Γιόφυρο προς τα ανατολικά από τον Α/Κ Μεσσαράς και κατασκευή Η/Κ στην Φοινικιά επί του ΒΟΑΚ μόνο προς τα Ανατολικά με σκοπό να αποφορτίσει την κυκλοφορία στον ήδη βεβαρυμμένο Α/Κ Μεσσαράς. Αυτό όμως δεν περιλαμβάνεται στην παρούσα προμελέτη και ΜΠΕ και προ τούτο πρέπει να εκπονηθεί σχετική μελέτη.*»

3.6. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο Παπαναστασίου (Κνωσού) περί τη Χ.Θ. 130+500:

Ο υφιστάμενος Α/Κ αποτελεί το βασικό κόμβο εξυπηρέτησης της πόλης του Ηρακλείου και παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις, ενώ πέριξ αυτού παρατηρείται και μεγάλος αριθμός συγκρούσεων (Γέφυρα Παναστασίου, Σκορδαλού- Κνωσού). Σημειώνεται ότι ο κόμβος αυτός αποκόπτει τη βόρεια και νότια πλευρά της Παπαναστασίου δημιουργώντας ουσιαστικά μία από τις μεγαλύτερες αστικές αποκοπές της πόλης, ενώ επιπρόσθετα η διαμόρφωσή του στη συμβολή με τη Σκορδαλού δεν επιτρέπει στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου να λάβει το ρόλο που της έχει ανατεθεί από το ΓΠΣ Ηρακλείου επιβαρύνοντας το τοπικό δίκτυο. Από την προμελέτη οδοποιίας δεν προκύπτει καμία ουσιαστική αλλαγή πέραν της αναμόρφωσης των λωρίδων επιτάχυνσης- επιβράδυνσης, ενώ προβλέπεται η αναβάθμιση της υφιστάμενης φωτεινής σηματοδότησης με έξυπνη σηματοδότηση με τη βοήθεια αισθητήρων ανίχνευσης.

→ **Δεν μπορεί να είναι αποδεκτή η διατήρηση του ΑΚ ως έχει** χωρίς καμία πρόβλεψη για αποκατάσταση της εξυπηρέτησης της περιοχής των Μεσαμπελιών με δεδομένο μάλιστα ότι το σύνολο των νέων επεκτάσεων της πόλης βρίσκεται στο νότο, και να θεωρούμε δεδομένο ότι το σύνολο του προβλεπόμενου φόρτου θα συνεχίσει να εξυπηρετείται τόσο προς Ρέθυμνο όσο και προς Αγ. Νικόλαο **από την υφιστάμενη έξοδο της Λ. Κνωσού.** Η Λ. Κνωσού αποτελεί ένα από τους βασικότερους και σημαντικότερους αστικούς άξονες της πόλης που συνδέει το κέντρο αυτής με τον Αρχ. Χώρο της Κνωσού, με πλήθος εμπορικών επιχειρήσεων που αναπτύσσονται εκατέρωθεν και υψηλή ανάμιξη χρήσεων γης, ένας άξονας με βαρύνουσα πολεοδομική σημασία, ο οποίος προβλέπεται από το σύνολο του σχεδιασμού του Δήμου Ηρακλείου (ΣΟΑΠ, ΒΑΑ, ΣΒΑΚ) να έχει ρόλο με αυξημένη παρουσία πεζών, λεωφορείων, ποδηλάτων και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποτελέσει τον μόνιμο αγωγό εξυπηρέτησης όλης της πόλης προς τον ΒΟΑΚ. Η λειτουργία της τα τελευταία χρόνια ενισχύεται ως προς αστικό χαρακτήρα της και η ανάπτυξή της συντελεί στο να αποτελεί μία κύρια αρτηρία με λειτουργίες ωστόσο υπερτοπικές (ΔΟΥ, Νοσοκομείο, υπεραγορές) όσο και τοπικές (παιδικές χαρές, καφέ-αναψυκτήρια, ιχθυοπωλεία, φαρμακεία κ.α.).

→ Είναι απαραίτητο να εξεταστεί η επίλυση του ΑΚ συμπεριλαμβάνοντας την πολυσυζητημένη μελέτη της Μινωικής Ασπίδας που θα αποκαταστήσει το σύνολο των απαιτούμενων προσβάσεων και ακόμα θα επιλύσει το ζήτημα της εκτεταμένης παράνομης στάσης- στάθμευσης επί του κόμβου Σκορδαλού και Κνωσού που δημιουργεί σημαντικές καθυστερήσεις.

→ Είναι απαραίτητο ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΑ να εξεταστεί η σύνδεση της Λ. Παπαναστασίου είτε άμεσα με παράπλευρο δίκτυο προς την έξοδο Κνωσού είτε απευθείας προς τον ΒΟΑΚ για τους ανωτέρω λόγους της πολεοδομικής επέκτασης της πόλης.

3.7. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο Κατσαμπά περί τη Χ.Θ. 132+600:

Ο υφιστάμενος Α/Κ λειτουργεί σήμερα ικανοποιητικά ενώ από την προμελέτη οδοποιίας δεν προκύπτει καμία ουσιαστική αλλαγή πέραν της αναμόρφωσης των λωρίδων επιτάχυνσης-επιβράδυνσης, των σημειακών βελτιώσεων στις συμβολές και κλάδους, ενώ προβλέπεται η αναβάθμιση της υφιστάμενης φωτεινής σηματοδότησης.

→ Βασική παρατήρησή μας είναι ότι η πρόταση αυτή είναι επαρκής και ικανοποιητική **με την προϋπόθεση της πλήρους αναβάθμισης του κόμβου του αεροδρομίου (βλ. παρακάτω) για την εξυπηρέτηση της ΒΙΠΕ.** Επιπρόσθετα μπορεί να εξεταστεί η χωροθέτηση κόμβου κυκλικής κίνησης τουλάχιστον στο νότιο ΙΚ.

Σημειώνεται ότι η σημερινή εξυπηρέτηση της ΒΙΠΕ δια μέσου της οδού Κάρατζη και δια μέσου του κόμβου Καλλιθέας είναι μη επαρκής και εξαιρετικά επικίνδυνη. Η αναβάθμιση του ΑΚ Αεροδρομίου θα βελτιώσει σημαντικά την κίνηση βαρέων και θα αποσυμφορήσει την περιοχή του Κατσαμπά – Πόρου αλλά και την Αλικαρνασσό από τη διαρκή διαμπερή διέλευση βαρέων που υποβαθμίζουν συστηματικά το χαρακτήρα τους.

3.8. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο Αεροδρομίου περί τη Χ.Θ. 133+900:

Ο υφιστάμενος Α/Κ λειτουργεί ικανοποιητικά χωρίς να έχει σημαντικά ζητήματα οδικής ασφάλειας ενώ δεν παρατηρούνται προβλήματα καθυστερήσεων στο ευρύτερο δίκτυο. Από την προμελέτη οδοποιίας δεν προβλέπεται καμία σημαντική αλλαγή πέραν της επιμήκυνσης των λωρίδων επιβράδυνσης- επιτάχυνσης.

→ Σημειώνεται ότι θα πρέπει να εξεταστεί η σύνδεση του ΑΚ Αεροδρομίου – με δεδομένη και τη μετακίνησή του- με την ΒΙΠΕ Ηρακλείου, σε αντιστοιχία με ότι προβλέπεται στον ΑΚ Σούδας για το ΒΙΟΠΑ Χανίων. Ενδεικτικά θα πρέπει να γίνει εφικτή η ένωση του δικτύου της
ΒΙΠΕ με το νότιο κλάδου του κόμβου και την δημιουργία κόμβου κυκλικής κίνησης (που θα ικανοποιεί την κίνηση βαρέων οχημάτων) βόρεια του ΒΟΑΚ.

→ Με δεδομένο ότι επίσης για τη συγκεκριμένη σύνδεση έχει ήδη εκπονηθεί σε επίπεδο αναγνωριστικής μελέτης από την πρώην ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ (βλ. γνωμοδότηση ΟΑΚ Α.Ε.) και η οποία έχει εγκριθεί από την πρώην Δ/νση Οδικών Έργων του Υπουργείου Υποδομών με την με αρ. πρ. Δ1/ο/24/4-1-2010 απόφαση της και πρέπει να ληφθεί υπόψη, όπως σημειώνεται και από τον ΟΑΚ Α.Ε. και κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί η δυνατότητα υλοποίησης της πρότασης αμβλύνοντας τα ζητήματα που προκαλούνται από τις απαλλοτριώσεις των παρακείμενων χρήσεων.

Θεωρούμε εξαιρετικά κρίσιμο να καταστεί εφικτή η σύνδεση της ΒΙΠΕ απευθείας με τον ΒΟΑΚ εάν θέλουμε να εξασφαλίσουμε τη βιωσιμότητα της περιοχής και να αμβλύνουμε τις αστοχίες που παρατηρούνται σήμερα στο αστικό δίκτυο.

3.9. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο Καρτερού περί τη Χ.Θ. 137+800:

Ο υφιστάμενος Α/Κ λειτουργεί ικανοποιητικά χωρίς να έχει σημαντικά ζητήματα οδικής ασφάλειας ενώ δεν παρατηρούνται προβλήματα καθυστερήσεων στο ευρύτερο δίκτυο. Από την προμελέτη οδοποιίας προωθούνται δύο εναλλακτικές λύσεις.

Η 1η εναλλακτική λύση αφενός για το δυτικό ημικόμβο περιλαμβάνει την υλοποίηση λωρίδων επιβράδυνσης-επιτάχυνσης μήκους 250m με taper μήκους 60m. Δημιουργείται κυκλικός κόμβος βόρεια του ΒΟΑΚ με εξωτερική διάμετρο δακτυλίου κυκλοφορίας 28,00μ., ενώ δεν θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία κυκλικού κόμβου στην παλαιά Εθνική Οδό. Αφετέρου για τον ανατολικό ημικόμβο οι λωρίδες επιβράδυνσης και επιτάχυνσης διαμορφώνονται με μήκος 250μ με taper. Η μορφή του κόμβου διατηρείται ως έχει, διαμορφώνεται όμως η συμβολή με την παλαιά Εθνική Οδό. Λόγω του περιορισμένου διαθέσιμου πλάτους της Π.Ε.Ο., είναι δυσχερής η δημιουργία λωρίδας αναμονής για αριστερή στροφή, καθώς και λωρίδων επιτάχυνσης και επιβράδυνσης. Νότια του ΒΟΑΚ, λόγω μικρού αναμενόμενου κυκλοφοριακού φόρτου, η ρύθμιση της κυκλοφορίας μπορεί να γίνεται με πινακίδες STOP.

Η 2η εναλλακτική λύση για τον ανατολικό ημικόμβο προβλέπει την κατασκευή κόμβου κυκλικής κίνησης, στη συμβολή της κάθετης οδού με τη ΠΕΟ «Άγιος Νικόλαος – Ηράκλειο»,
την κατασκευή κεντρικής νησίδας πλάτους 0,5 m. για την απαγόρευση των αριστερών στροφών και κατασκευή ενός Κ3 νοτιότερα, την αφαίρεση των διατηρούμενων πινακίδων στον υφιστάμενο κλάδο εισόδου στον ΒΟΑΚ και την τοποθέτηση νέων με την ένδειξη της μονής κατεύθυνσης προς Αγ. Νικόλαο, καθώς έχει παύσει η λειτουργία των εγκαταστάσεων ΚΤΕΟ δεν υφίσταται ανάγκη λειτουργίας του κλάδου ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, την κατασκευή λωρίδας επιτάχυνσης, σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ-ΑΚ, με διαπλάτυνση του υφιστάμενου ασφαλτικού ερείσματος, την επαναδιαγράμμιση της οδού, με διάθεση πλάτους κυκλοφορίας 3,50 m σε κάθε πρόσβαση, προς βελτίωση της ορατότητας του χρήστη που κινείται στη παράπλευρη οδό, στη συμβολή του κλάδου εξόδου με τη παράπλευρη οδό. Για το δυτικό ημικόμβο δεν προτείνεται κάποια επέμβαση.

→ Με δεδομένο ότι ο υφιστάμενος κόμβος λειτουργεί ικανοποιητικά σε επίπεδο οδικής ασφάλειας και καθυστερήσεων (παρότι τους καλοκαιρινούς μήνες παρουσιάζει ιδιαιτέρως αυξημένη κίνηση επί της ΠΕΟ με έμφαση στο σημείο έμπροσθεν Τομπρούκ), προτείνεται η επιλογή της **λύσης Β**, με πιθανή μετάθεση του προς νότο σχεδιαζόμενου κόμβου κυκλικής κίνησης (νότια του ΚΤΕΟ) προς βορρά (στο

σημείο διασταύρωσης των κλάδων) και την προσθήκη του δυτικού κόμβου κυκλικής κίνησης της λύσης Α (πλησίον ξενοδοχείου Καρτερός). Με τη δημιουργία των σχετικών Κυκλικών κόμβων και τη σύνδεση του παράπλευρου δικτύου θα βελτιωθεί το σύνολο της εξυπηρέτησης του συνόλου των οικισμών εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ και θα βελτιωθεί η σύνδεση για τις μελλοντικές περιοχές ιδιωτικής πολεοδόμησης που βρίσκονται στα νότια του ΒΟΑΚ ανατολικά, δυτικά και νότια της υποδομής του ΚΤΕΟ.

→ Επίσης με δεδομένο ότι υπάρχει οριστική μελέτη για τον κόμβο κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί στη συνέχεια και η δυνατότητα υλοποίησης της πρότασης αυτής αμβλύνοντας τα ζητήματα που προκαλούνται από τις απαλλοτριώσεις των παρακείμενων χρήσεων.

3.10. Σχετικά με τον Ανισόπεδο Κόμβο Ανώπολης περί τη Χ.Θ. 141+900 δεν υπάρχει κάποια ειδική παρατήρηση αντιθέτως αναμένεται η κατασκευή του (έγκριση ΑΕΠΟ Α.Π. οικ. 28479/15.06.2017) να εξυπηρετήσει σημαντικά τους οικισμούς Βαθιανός Κάμπος, Κοκκίνη Χάνι και να αποσυμφορήσει το επαρχιακό δίκτυο όπως και τους γειτονικούς Α/Κ που σήμερα επιβαρύνονται για την εξυπηρέτηση αυτών.

4. Λοιπά ειδικά ζητήματα

4.1. Συνοδά έργα

Γενικώς παρατηρείται μια απογοητευτική στενότητα (τόσο σε τεχνικό όσο και οικονομικό επίπεδο) στην πρόταση συνοδών έργων που είναι απαραίτητα για την λειτουργία του έργου. Πιθανά αυτό να οφείλεται στο ότι δεν υπήρξε η απαραίτητη συνεργασία του Υπουργείου με τους φορείς (Περιφέρεια και Δήμους) και έτσι δεν απέκτησαν ποτέ οι μελετητές την σαφή και πλήρη εικόνα των αναγκών.

Ως παράδειγμα (εκτός της έλλειψης παράπλευρου δικτύου που αναφέρεται πολλάκις παραπάνω) είναι και οι προτεινόμενες επεμβάσεις στην περιοχή των ρεμάτων – ποταμών που υπάρχουν στην περιοχή. **Είναι σαφές ότι υπάρχουν σημαντικά ζητήματα σχετιζόμενα με την κλιματική αλλαγή τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη με δεδομένη την ένταση (και την εκτιμώμενη ένταση) των φαινομένων πλημμύρας στο σύνολο του έτους και δεν μπορεί η παρούσα μελέτη να αφήνει το σύνολο των συνοδών έργων εκτός, μετακυλίοντας την ευθύνη στους ΟΤΑ.**

Στο μελετούμενο τμήμα, αν και αναφέρεται στην τεχνική έκθεση του παραρτήματος ΙΙΙ ότι υπάρχουν 8 γέφυρες και 25 οχετοί (σελ 6, πίνακας 2-2), υπάρχει πρόταση επέμβασης μόνο στο τεχνικό 8Υ-Γ-8, στην περιοχή Γουρνών (χ.θ. 145+050).

Κρίνεται απαραίτητο να μελετηθούν επιπρόσθετα από πλευράς επάρκειας αποχέτευσης πλημμυρικής παροχής, τουλάχιστον τα τεχνικά (γέφυρες & οχετοί) **στα 4 κύρια ποτάμια** της περιοχής **Γαζανός** (8Υ-Γ-3, περίπου στο 122+200), **Ξηροπόταμος** (περίπου στο 126+150), **Γιόφυρος** (8Υ-Γ-4, περίπου στο 127+000) και **Καρτερός** (8Υ-Γ-7, περίπου στο 136+700) καθώς και στον κλάδου του **Γιόφυρου** (ρέμα Χρυσοβαλλάντου, 8Υ-ΚΟχ-6 περίπου στην χ.θ. 129+130, στην θέση αυτή το υφιστάμενο τεχνικό δεν λειτουργεί σωστά).

<u>Μάλιστα σε πολλά από αυτά εκπονούνται παράλληλα ΗΔΗ μελέτες οριοθέτησης (με πιθανή κατασκευή έργων διευθέτησης) από την Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου.</u>

4.2. Τμήμα χάραξης στην περιοχή Κακό Όρος

Είναι μη κατανοητή και **απολύτως μη αποδεκτή** η διατήρηση των σημερινών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του τμήματος της οδού μεταξύ των Χ.θ. 138+200 ως 140+500. Αυτά θα έπρεπε να συμβαδίζουν τόσο με τα αντίστοιχα μεγέθη των υπόλοιπων μελετούμενων τμημάτων όσο και με την ταχύτητα σχεδιασμού των 100km/h του Κανονιστικού Πλαισίου Προμελέτης του ΒΟΑΚ. Πρέπει να γίνει αντιληπτό σε όλους ότι αφενός η συγκεκριμένη περιοχή βρίσκεται σε οδικό τμήμα με μεγάλο φόρτο οχημάτων (σε κάθε εξεταζόμενο σενάριο της ΜΠΕ, είναι σχεδόν 50% μεγαλύτερος της παράκαμψης

Ρεθύμνου και 70% μεγαλύτερος της παράκαμψης Χανίων) και αφετέρου δεν έχει εξωτερικούς περιορισμούς (πχ δόμηση) που να μην επιτρέπουν την επανασχεδίαση άξονα. **Κατά την γνώμη μας επιβάλλεται η `νέα χάραξη` του άξονα στην συγκεκριμένη περιοχή** και καμία λύση `μοναδικής τοπικής μη εφαρμογής` του Κανονιστικού Πλαισίου του ΒΟΑΚ δεν πρέπει να γίνει αποδεκτή.

5. Συμπεράσματα

Συμπερασματικά αναφέρουμε ότι η άποψη της ΔΕ του ΤΕΕ-ΤΑΚ είναι ότι:

> θα έπρεπε να εξετάζεται ως ΠΡΩΤΗ και βασική λύση σε επίπεδο προμελέτης οδοποιίας η (έστω και κατά τμήματα) **ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ αυτού** του άξονα για το αμιγώς αστικό τμήμα (ήτοι από τον Α/Κ Γαζίου ώς και τον Α/Κ Κατσαμπά) για την ελάττωση της περιβαλλοντικής και κυκλοφοριακής όχλησης και για την πολεοδομική αναβάθμιση της πόλης, **ενώ θα έπρεπε να συνεξετάζονται ΚΑΙ οι παλαιές εναλλακτικές λύσεις** (ευρείες παρακάμψεις) που προέκυψαν από την αναγνωριστική μελέτη της παράκαμψης του Ηρακλείου συναξιολογώντας ΑΥΤΗ ΤΗ ΦΟΡΑ τις πολεοδομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου καθώς και την ύπαρξη του Αρχ. Χώρου της Κνωσού.

Η εναλλακτική της ευρείας παράκαμψης, η υπογειοποίηση του άξονα εν συνόλω ή σημειακά στο αμιγώς αστικό κομμάτι θα είναι μία ουσιαστική «ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ» της πόλης του Ηρακλείου και μία πραγματική αναβάθμιση του αστικού ιστού.

Δε νοείται να συζητάμε για σύγχρονο ΒΟΑΚ στον οποίο μάλιστα θα κληθούν οι Κρητικοί και δη οι Ηρακλειώτες να πληρώσουν και διόδια και οι αλλαγές που προβλέπονται από την παρούσα να αφορούν μικροδιορθώσεις της υφιστάμενης κατάστασης.

Για τη ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΑΚ

[redacted]

Ο Πρόεδρος

[redacted]

Γεώργιος Ταβερναράκης

Πολιτικός Μηχανικός Δ.Π.Θ.

Κοινοποίηση:
- Βουλευτές Ανατολικής Κρήτης
- Συντονίστρια Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης κ. Μαρία Κοζυράκη
- Πρόεδρο Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κρήτης κ. Ιωάννη Κουράκη
- Δημάρχους Ανατολικής Κρήτης
- Μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- ΜΜΕ

Εσωτερική διανομή:
- Μέλη της «Α» ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Μέλη Πειθαρχικού Συμβουλίου μελών ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Νομαρχιακή Επιτροπή Λασιθίου ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Εκλεγμένοι στη Κεντρική Αντιπροσωπεία μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Γραφείο Προϊσταμένης
- Γραφείο Μηχανικών
- Χρονολογικό αρχείο
- Φάκελος Δ.Ε.
- Ιστοσελίδα ΤΕΕ/ΤΑΚ